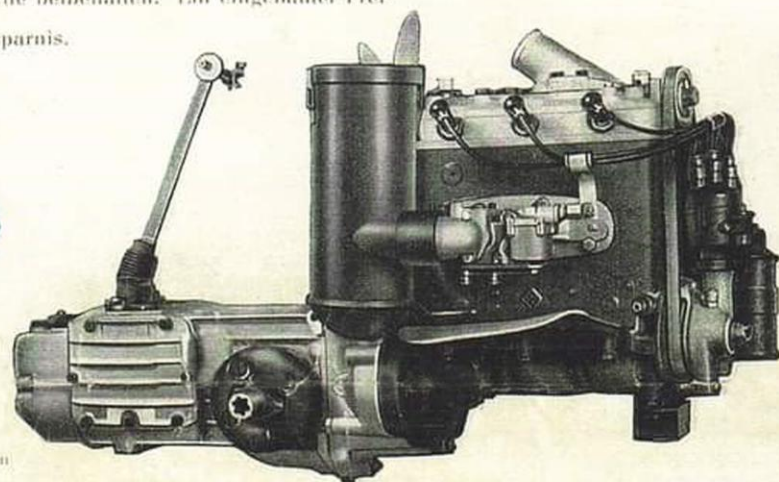


Der Dreizylinder-Zweitaktmotor des IFA F 9 entspricht in bezug auf Gleichförmigkeit und Laufruhe dem Sechszylinder-Viertaktmotor. Erreicht wird dies durch die um 120° versetzten Pleuelzapfen der aus Einzelteilen zusammengesetzten statisch und dynamisch ausgewuchteten Kurbelwelle. Die Zylinder des Motors sind in einem Block mit dem Kurbelgehäuseoberteil in Spezial-Grauguß hergestellt, der Zylinderkopf ist abnehmbar. Die Steuerung des Gaswechselforganges im Zylinder übernehmen die als Flachkolben ausgebildeten Leichtmetallkolben, die mit drei Kolbenringen abgedichtet sind.

Weiterhin wird die bewährte Umkehrspülung angewendet, deren bekannte Vorteile sich in den Leistungs- und Verbrauchswerten des Motors am besten ausdrücken. Der Zündstrom wird durch die Lichtmaschine bzw. Batterie geliefert und dem vorn am Motor sitzenden Verteiler zugeleitet. Die Unterbrechung des Primärstromes und die Verteilung des in der Zündspule erzeugten hochgespannten Sekundärstromes auf die einzelnen Zylinder erfolgt in der Zündfolge 1-3-2. Der Wasserumlauf nach dem Thermosiphon-System sorgt — unterstützt durch einen vierflügeligen Ventilator — für ausreichende Kühlung des Motors auch bei höchsten Belastungen. Die bewährte Gemisch-Schmierung der Zweitakterbauweise wurde beibehalten. Ein eingebaute Freilauf dient der Schonung des Motors und der Kraftstoffersparnis.



TECHNISCHES VOM IFA F9

TECHNISCHES VOM IFA F9

Arbeitsweise: Dreikanal-Zweitakter	Kühlwassermenge 10 Liter	Hydraulische Stößdämpfung (vorn Teleskop)	Vorderräder Vorspur 0 % 5 mm
Umkehrspülung	Motorauflängung: Dreipunktgummi	Scheibenräder mit 5-Loch-Befestigung	Vorderräder Radsturz 2° = 3,5 %
Flachkolben	Kupplung Einscheibe trocken	Folgen 3,25 D x 16	Wendekreisdurchmesser ca. 10 m
Zylinderzahl 3	Vierganggetriebe mit Rückwärts- gang und Freilauf	Bereifung 5,00-16	Höchstgeschwindigkeit ca. 110 km/h
Zylinderanordnung: Reihe, in Fahrzeuggangsrichtung	Untersetzung 1. Gang 3,5 2. Gang 2,05 3. Gang 1,35 4. Gang 0,96	Hydraulische IFA-Vierradbremse, Handbremse mechanisch auf Hinterräder	Kraftstoffnormverbrauch 8,5 Liter/100 km
Bohrung 70 mm	Differentialuntersetzung 1:4,857	Eindruckzentral schmierung	Anderungen vorbehalten
Hub 78 mm	Differential: Kegelrad-Ausgleichgetriebe	Spurweite hinten 1200 mm	
Hubraum 900 ccm	Frontantriebgelenke: innen Gummi- außen metallische Weitwinkel-Gelenke	Spurweite vorn 1100 mm	
Höchstleistung 20 PS	Querfeder vorn und hinten	Gesamtlänge ca. 4200 mm	
Drehzahl 3600 U/min	Achsen: vorn Einzelradaufhängung, oben an Querfeder, unten an Quordlenkern, hinten Starrachse mit hüllliegender Feder (Schwabeachse)	Gesamtbreite ca. 1600 mm	
Verdichtungsverhältnis 1:6,25		Höhe ca. 1450 mm	
Triebwerkslagerung Wälzlager		Gesamtgewicht ca. 870 kg	
Schmierungs-Mischung 1:25		Zulässige Belastung 280 kg	
Batteriezündung			
Lichtmaschine 6 V 130 W			
Auflasser 0,6 PS			
Thermosiphon-Kühlung mit Ventilator			

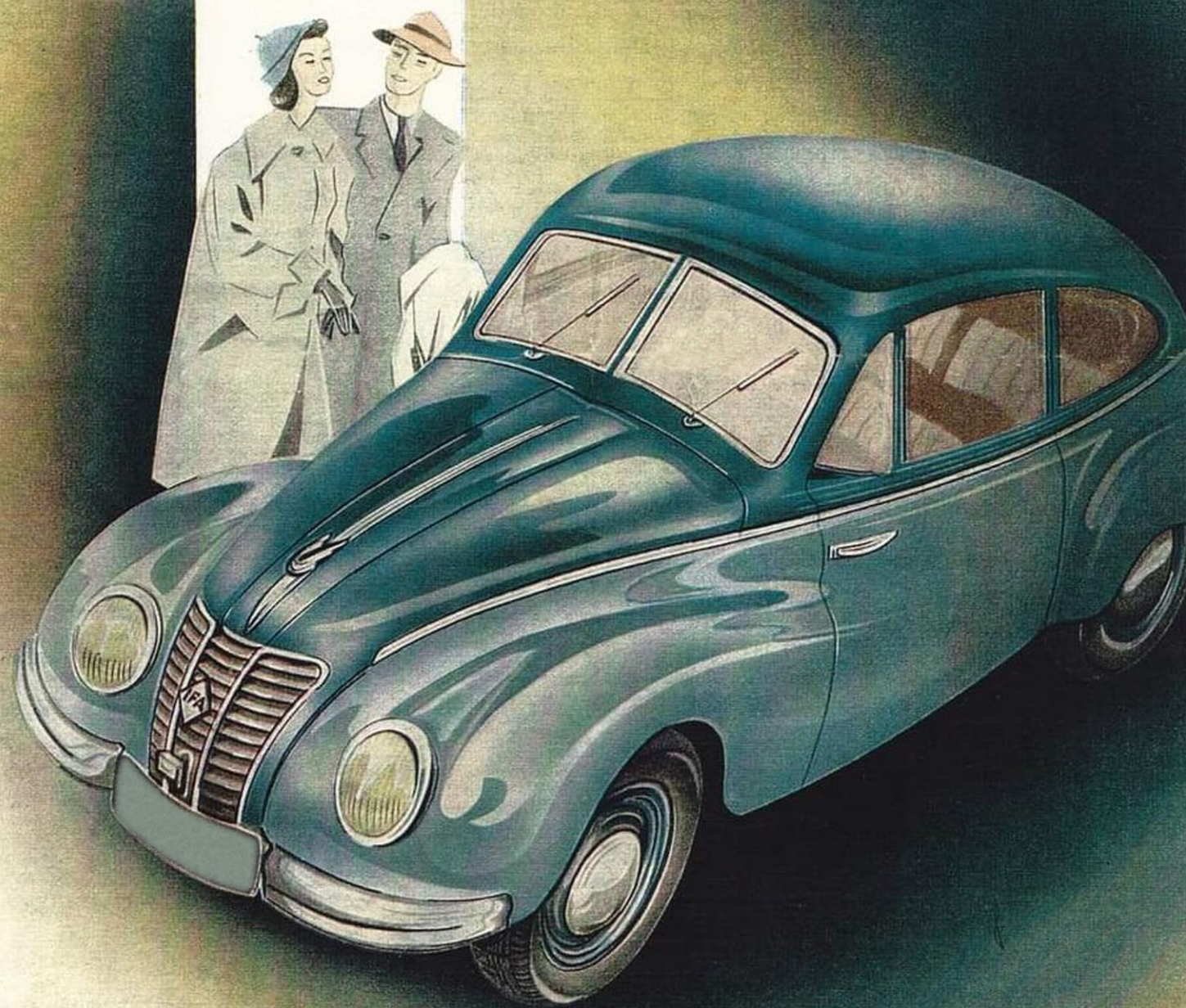
Herstellerwerk

VEB AUTOMOBILFABRIK EMW EISENACH

Export durch: Deutscher Innen- und Außenhandel, Transportmaschinen, Berlin W 8, Mohrenstraße 61



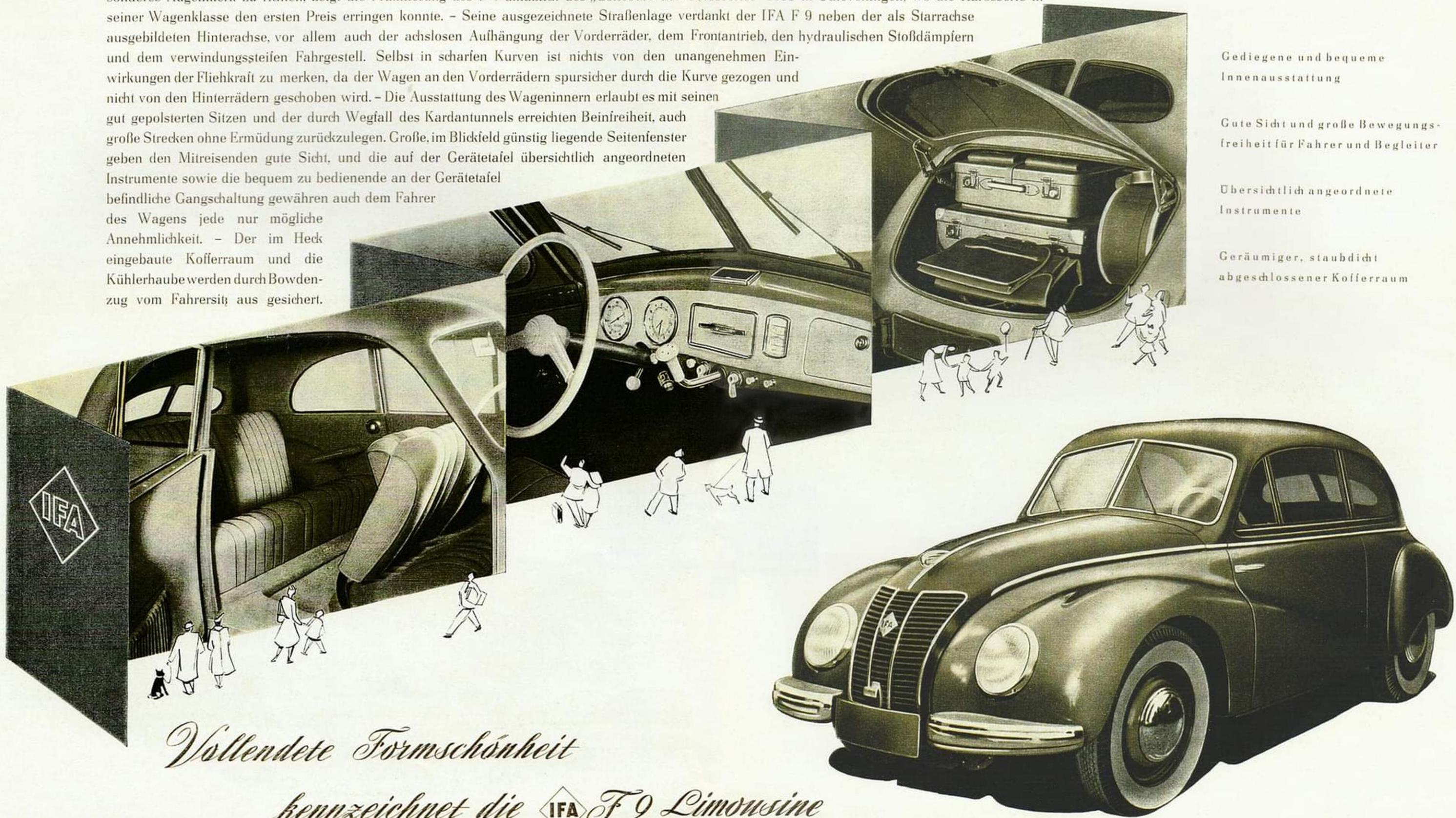
F9



Schnittig, elegant und wirtschaftlich

A

ufbauend auf der bewährten Konstruktion des ventillosen Zweizylinder-Zweitaktmotors mit seiner fünf bewegten Teilen, der für seine Wagenklasse das Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit erreicht hatte, wurde mit dem IFA F 9 ein Wagen entwickelt, der mit einer Motorleistung von 30 PS bei einem Hubraum um 900 ccm allen Ansprüchen, die an einen gebrauchstüchtigen und im Brennstoffverbrauch sparsamen Wagen zu stellen sind, gerecht wird. - Die nach strömungstechnischen Erkenntnissen geformte Ganzstahl-Karosserie, der sich Kühlerhaube und Heck harmonisch anpassen, setzt den Luftwiderstand auf ein Mindestmaß herab. - Daß bei Berücksichtigung aller Sparsamkeitsgesichtspunkte nicht versäumt wurde, auf die Formschönheit des Wagens ein besonderes Augenmerk zu richten, zeigt die Prämierung des F 9 anlässlich des „Concours des Carosseries“ 1953 in Scheveningen, wo die Karosserie in seiner Wagenklasse den ersten Preis erringen konnte. - Seine ausgezeichnete Straßenlage verdankt der IFA F 9 neben der als Starrachse ausgebildeten Hinterachse, vor allem auch der achslosen Aufhängung der Vorderräder, dem Frontantrieb, den hydraulischen Stoßdämpfern und dem verwindungssteifen Fahrgestell. Selbst in scharfen Kurven ist nichts von den unangenehmen Einwirkungen der Fliehkraft zu merken, da der Wagen an den Vorderrädern spursicher durch die Kurve gezogen und nicht von den Hinterrädern geschoben wird. - Die Ausstattung des Wageninnern erlaubt es mit seinen gut gepolsterten Sitzen und der durch Wegfall des Kardantunnels erreichten Beinfreiheit, auch große Strecken ohne Ermüdung zurückzulegen. Große, im Blickfeld günstig liegende Seitenfenster geben den Mitreisenden gute Sicht, und die auf der Gerätetafel übersichtlich angeordneten Instrumente sowie die bequem zu bedienende an der Gerätetafel befindliche Gangschaltung gewähren auch dem Fahrer des Wagens jede nur mögliche Annehmlichkeit. - Der im Heck eingebaute Kofferraum und die Kühlerhaube werden durch Bowdenzug vom Fahrersitz aus gesichert.



Gediegene und bequeme
Innenausstattung

Gute Sicht und große Bewegungs-
freiheit für Fahrer und Begleiter

Übersichtlich angeordnete
Instrumente

Geräumiger, staubdicht
abgeschlossener Kofferraum

Vollendete Formschönheit

kennzeichnet die IFA F 9 Limousine